

「武庫女ステーションキャンパス」プロジェクト・ノート

Project Note

Mukojo Station Campus

三好 庸隆 武庫川女子大学 教授

Tsunetaka Miyoshi Professor,
Mukogawa Women's University



図1 駅前公園から見た「武庫女ステーションキャンパス」（撮影：松村芳治）

概要

本稿は2019年秋に竣工した「武庫女ステーションキャンパス」プロジェクトの実施責任者（筆者）による、計画推進経緯に焦点をあてたプロジェクト報告である。

建築系プロジェクトの発表においては、竣工後の最終的なプロジェクト概要と設計者による設計意図のみが記録として残る場合が多い。それはそれで意義あることではあるが、一方で関係者（ステークホルダー）が多い都市空間のなかでは、設計領域で力を発揮できるように、関係者の意図・意思を統合して、計画・設計内容を決定していく仕組みを組み立て、空間デザインが出来るようにデザインする、いわばメタ・デザインを構築するというのがプロジェクト成否の大きなカギを握っていることが多い。これからの人口減少社会、成熟社会の都市・まちなか地域においては、更地にのびのびと設計をしていくプロジェクトは少なくなり、既存環境の中で関係者の意見を調整し、プロジェクトを組み立てていくということが増えていくものと考えられる。本稿は本プロ

ジェクトの計画推進経緯を振り返り、記録とするとともに類似プロジェクトの参考に資することを目的とする。

1. 「武庫女ステーションキャンパス」プロジェクト

「武庫女ステーションキャンパス」（以下MSC）は武庫川女子大学の最寄り駅である阪神電鉄 鳴尾・武庫川女子大前駅直近の鉄道高架下に位置する大学の高架下キャンパス施設の名称である。高架下にMSC、同アネックスⅠ、同アネックスⅡの3棟で構成しており、武庫川学院創立80周年記念事業として2019年10月から11月末にかけて竣工している。

この3棟は教育及び地域貢献を目指す施設で、駅改札口出てすぐに位置するMSCは「大学と地域・企業・住民の方々が繋がり情報発信するコミュニティ創出ゾーン」、MSCアネックスⅠは「学生・教職員・住民のための健康維持・増進ゾーン」、MSCアネックスⅡは「セミナールームなどの教育支援ゾーン」としての位置づけをしている。

キーワード：高架下キャンパス、メタ・デザイン、プロジェクト組織

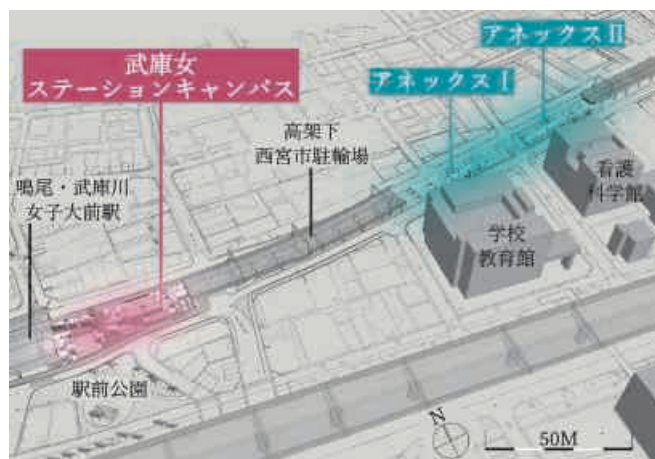


図2 武庫女ステーションキャンパス，同アネックス配置図

事業スキームは阪神電鉄の高架下の土地（阪神電鉄所有）3棟分合計約2,166㎡を学院が定期借地方式で借り受け、その土地に3棟合計延床面積約1,445㎡の建築を学院がキャンパス施設として企画・設計・建設している。日本で初めての事業スキームと思われる。

このことが関心を引き、竣工後新聞、テレビ、雑誌等の多くのメディアの取材を受けることができている¹⁾。

視察は関西の鉄道会社、地方自治体、都市再生機構（UR）及びUR子会社、関西大手不動産会社、金融系シンクタンクなどで、竣工後の10月から新型コロナウイルス感染症拡大が大きく報道されだす2020年2月末ごろまでで10組以上を数えている。

2. 今なぜ高架下か

ところで、最近いろんなメディアで高架下プロジェクトが紹介されている。その紹介事例の多くは東京都都市部の事例である。今なぜ高架下か。ABCテレビの報道番組CASTでも高架下特集が組まれ（2020年3月3日夕刻放映）、筆者も取材を受けた。そこでは高架下の魅力を①なんといっても駅近のスペースである、②地価が周辺に比べて少し安い、③高架自体の耐震性が高く、高架下は安全度が高い、の3点に魅力を集約して報道されていた。

鉄道会社側からすると、人口減少社会を背景に乗降客数が伸び悩み、それを補うべく沿線開発を進めていきたいところであるが、沿線の主だった土地は開発済みで、残っている土地は微妙に駅から距離があったりする。そのような中、駅近の高架下開発が実現すれば沿線開発としては理想的状況であろう。

利用する側からは高架下空間は高架柱がある、敷地の短辺方向が狭い、建築設計の制約条件が多くかつ厳しい、といったことがクリアできるのであれば、前記のようなメリットもあり好都合である。

そのような考えが双方にあり、高架下という都市空間の中で忘れられがちであったり、活用されていたとしても低密度利用でイメージが暗かったりしたところが、企画・デザインによってはユニークで魅力的な場所になりうるとして、近年着目されだしてきたともいえる。

武庫川女子大学の最寄り駅は、既にふれたように、阪神電鉄 鳴尾・武庫川女子大前駅（2019年10月より「鳴尾駅」が「鳴尾・武庫川女子大前駅」と改名されている）である。ここでは2009年より高架工事が行われており、2018年に事業完了している²⁾。それまで、電車は地上を走っており、女子大生は駅改札から鉄道部分を横断する際、薄暗くて湿度感のある地下道をくぐる必要があった。武庫川学院大河原量理事長はかねてより高架事業完成後の駅改札口近辺の高架下空間の在り方について「日本一大きくなった武庫川女子大学の駅前にふさわしい空間づくりができないものか」との想いを強く持たれ始めていた。その流れの中で、都市計画・まちづくり・建築設計を専門とする筆者にその想いの具現化のミッションが平成27年（2015年）頃与えられたわけである。その時点においては、事業コンセプト、事業規模、投資予算などについての、筆者への検討条件は取り立ててはなく、上記の想いだけが伝えられた。

3. MSC 計画前の、駅前風景

当時の駅前には、小規模な都市公園があり、メタセコイヤなどの樹木が公園規模の割には大きく育成しており、夏などは鬱蒼とした様子さえあった。公園は禁煙ではなく、たばこを吸う人がちらほら見られ、禁煙が公共空間では常識になりつつある今日、やや時代がかった様相が感じられたのは私だけではなかったのではないかな。

また、公園の東西直近外側には公園を挟むように市営月ぎめ自転車駐輪場があった。

駅の一日乗降客数は約2.5万人でそのうち半数近くは武庫川学院関係者で占められており、なかでも多くを占める女子大生は上記公園内を通らずに、自転車駐輪場の通路を通ったりして中央キャンパスに向かうという風景が見られた。およそ女子学園前のイメージは形成されていなかったものであり、このことを改善したいという想いが先の理事長の想いであったわけである。

4. 何が課題であったか。

ミッション＝プロジェクトを遂行するにあたっては、課題を明確に認識し、しかるべきタイミングに適切に課題解決を図る必要がある。重要な課題であっても、今すぐに解決する必要がないものもある。また一見小さな課題であっても、早急に解決しておかなければ後で大きな課題となってしまう類の課題もある。タイミングよく早めに解決しておかないと、その後取り返すのが難しい課題となったり、より解決に大きなエネルギーを必要とする場合がある。多くの課題に重圧を感じてうろたえるのではなく、課題を認識しつつ、優先順位をつけて、関係者が納得（了承）できるように、一つ一つ皮をはがしていくように課題を見える化して解決していくことが大切である。

では、MSCではなにが課題であったか。上記ミッションを受けた直後に筆者が考えた、プロジェクト遂行上の大きな課題は次の二点であった。

①本プロジェクトを遂行するにあたり、どの関係主体（ス



図3 以前の駅前風景（撮影：三好庸隆）



図4 現在（2019年11月）の駅前風景（撮影：松村芳治）

テークホルダー）とどのようなことについて意思決定をしていく必要があるかについて、明確に把握する。そして意思決定システムを構築して、スケジュールに応じて着実に意思決定していくこと。

——プロジェクトの意思決定体制の構築。

②事業構築，設計推進に関する学内外の専門プロジェクトチームの構築。

5. 意思決定のための2つの組織構築とそれぞれでの主な課題 前項の①について。

ミッションを受けた筆者の方で開発計画案を策定し，それを実施に移していくわけであるが，その過程での関係主体としては，学内では，理事長をトップとする常任理事会をはじめとして，施設部，総務部，経理部などがある。また学外としては，高架下の土地所有者であり，高架下での事業スキーム，建築計画を承認する立場である阪神電鉄と建築計画の許可権を所有している西宮市がある。西宮市は当初，高架下改札直近の場所を市の自転車置き場にするを想定していたこと，高架下側道及び駅前公園のリニューアルを予定していることもあり，本プロジェクトと詳細な調整が必要になることが予想された。

そこで，主に対外関係主体との意思決定を念頭に2つの組織，すなわち「鳴尾駅及び周辺地域活性化研究会」（2015

年8月～）と「鳴尾駅高架下及び周辺活性化3者連絡会」（2016年1月～）を立ち上げ，この2つの組織を車の両輪のように着実に機能させつつ，課題への対応内容をオーソライズしていく構造を作った。本プロジェクトが予定通り実現できた要因の一つとして，この仕組みを適切に作り，それがうまく機能して関係主体の協力が得られたことを挙げることができる。それぞれの組織の概要とそこでの主な検討課題等は表1に示すとおりである。

前項の②，専門プロジェクトチームの構築について。

プロジェクトを首尾よく完成まで推進するためには，初期段階から完成直前段階までに生じる様々な課題に対して，専門的な判断資料を準備して前項で見たしかるべき組織内での検討・意思決定を経て，設計図などの成果品をそろえて施工段階に持っていく必要がある。阪神電鉄にとっては，自社グループ以外に土地を賃貸し，自社グループ以外が建設し，事業展開をするスキームははじめてであり，一方武庫川学院にとっても，学院キャンパス以外での収益事業を含むスキームははじめてであることから，それぞれの組織内で慎重な議論が重ねられた。その議論が適切に進むために，必要十分な資料を準備していくことが求められた。そのための，筆者を中心とした専門プロジェクトチームの構築が必要であった。検討内容は大きくは事業スキーム及び事業収支，テナントミックスなどのソフト面と，それを受けて魅力的な建築計画，建築デザインとそれらに伴う建設事業費の検討を行うハード面とに分けることができる。それぞれの分野に適切な人材を配置し，図5のような体制を構築し，完成に導くことができた。

6. おわりに

本稿の目的は冒頭の「概要」で述べているが，改めてその意義に触れたい。

日本はこれから人口減少社会，安定成長社会，成熟社会が長期間続く。そのような社会状況下では，建築条件が少なく更地でフリーハンドに近いような状況での建築プロジェクトよりは，再開発や既存建築のリノベーションに見られるように，関係者（ステークホルダー）が多く，建築プログラムも簡単ではないプロジェクトが相対的に増えていくものと想定される。そこでは，「建築事業を進めていくための環境をデザインするメタ・デザイン」とでも呼べるような作業が重要なカギを握ることになる。近年プロデューサー，コーディネーター，プロジェクトマネージャー，プロジェクトプランナーなどと呼ばれる職種が関心と呼ぶのにはそういう背景があり，今後ますますその存在がさまざまな形を取りつつ社会的職能として認知されていくことであろう。本稿をその例の一つとしてみていただくと嬉しい。

また，筆者が所属する生活環境学科には「建築デザインコース」，「まちづくりコース」があり，従来型工学系の教育とは一味違った生活環境に密着した視点からのインテリア，建築，まちづくりに関するプランニング，デザイン教育を行っているが，そこでは上記のような視点を明瞭に意識しておくことが大切と考えている。本稿がその一助となれば幸甚である。

表1 MSCプロジェクト実施推進組織概要

組織名	メンバー等	設立主旨と主な検討テーマ等
・鳴尾駅及び周辺地域活性化研究会 全体研究会 交通計画関連部会 高架下施設計画部会	<2015年(平成27年)4月1日学院発令> 委員長・公江茂事務局長 副委員長・三好庸隆 以下、情報教員、学生部、総務部、施設部、付属中高事務室、社会連携推進課 他 各位 <阪神電鉄側メンバー(発足時)> 副委員長・都市交通事業本部副本部長・佐々木浩取締役 以下、運輸部、工務部、開発営業室、経営企画室 他 各位	<設立主旨> ・作業チーム(三好+PP計画・設計研究所)の方で、計画原案を策定し、学院内での了承を得つつ、随時、阪神電鉄側の了承を得るための意思決定組織。 <会の位置づけ、検討テーマ> ・全体研究会一本プロジェクトの主旨と方向性の確認・了承の場。 ・交通計画関連部会―高架下を含む、鳴尾駅及び周辺地域の交通に関する事案について、武庫川学院と阪神電鉄との考えをすり合わせる部会。 ・高架下施設計画部会―MSCに関する学院側の企画案について阪神電鉄側の了承を得る部会。検討テーマとしては、①学院専用スペースの活用内容について。②学院が誘致するテナントの妥当性について。③阪神電鉄との契約形態について。(定期借地方式について。転賃について。)④建築設計の高架下規則との整合性について。⑤施工スケジュールについて。等。
・鳴尾駅高架下及び周辺活性化3者連絡会	・2016年(平成28年)1月14日第1回会合スタート <武庫川学院及び阪神電鉄側の主要関連メンバー> 、及び下記の <西宮市側メンバー(発足時)> 都市局長、土木局長、都市局都市計画部長、土木局道路公園部長、都市局都市計画課長、都市局都市デザイン課長、土木局道路計画課長、土木局自転車対策課長、政策局行政戦略課長 他 各位	<設立主旨> 高架下及び関連計画事項について、西宮市と情報共有や検討をする組織。 <検討テーマ> ・既存の市駐輪施設(600台)を、高架下に移設することについて。(位置およびデザイン) ・既存駅前公園のリニューアルおよび、公園近隣道路との一体的整備について。(公園の設計内容、駅直近の車道舗装デザイン、公園の景観について、市民や学生が参加できる空間整備のあり方についてなど。)

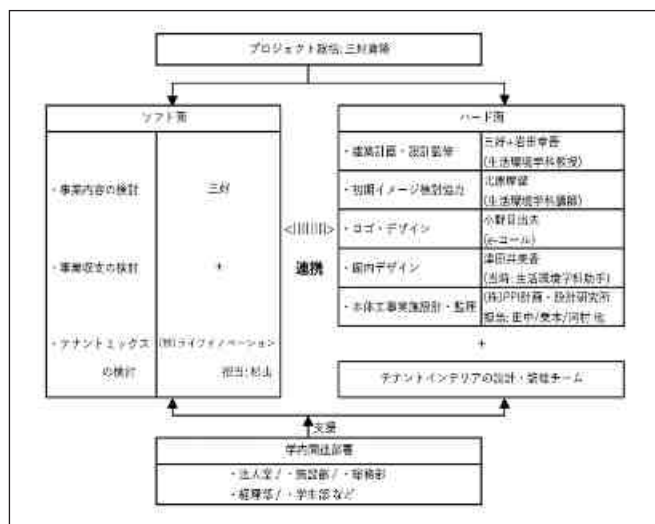


図5 MSC学内専門プロジェクトチーム体制

注

- 1) 令和2年3月末現在で報道された主なものは下記の通りである。
 - ・新聞―令和2年3月末現在で比較的空間を割いて報道されたものとしては、産経・神戸版(19年10月8日)、毎日・兵庫版(19年10月8日)同神戸版(19年10月9日)、神戸・神戸版(19年10月2日、10月8日)、日経・大阪版(19年10月8日)、読売(19年10月8日)、朝日・兵庫版(19年10月17日)など。
 - ・テレビ―関西系放送局のニュース、ペイコムでの番組など。
 - ・雑誌―「日経グローバル」(NO.377、2019年12月2日号)、「鉄道ジャーナル」(NO.640、2020年2月号)など。
- 2) 事業の正式名称は、阪神本線西宮市内連続立体交差事業(鳴尾工区)。甲子園駅から武庫川駅間の踏切を除却し、高架化するとともに交差道路や側道を整備することで、道路交通の安全性の向上と円滑化を図ることを目的とした都市計画事業。2003年3月都市計画決定。2009年5月工事着手、2018年事業完了している。